

Geografia Histórica do Caminho do Ouro na Serra da Estrela (RJ), Sudeste do Brasil: barreira, fronteira e permeabilidade.

Vicente Leal E. Fernandez¹, Gabriel Paes da Silva Sales², Ana Brasil Machado³, Alexandro Solórzano⁴

RESUMO

A Serra da Estrela (RJ) é resultado da histórica relação entre cultura e natureza, atestando as grandes transformações ocorridas a partir da abertura do Caminho do Ouro. Objetivou-se compreender como a exploração de minerais preciosos no interior do Brasil, que se conectou com o litoral através de caminhos de escoamento com a transposição de barreiras físicas, levou à transformação da paisagem. Assim, investigamos as marcas da história da paisagem do Caminho do Ouro, na Serra da Estrela, um trecho específico com uma rica Geografia Histórica. Para isso, realizamos um levantamento bibliográfico a partir da investigação de estudos referentes à área junto com investidas de campos exploratórios a fim de inventariar os vestígios humanos impressos na paisagem (tais como carvoarias e ruínas). Ficou evidente que o ganho de importância da Serra da Estrela está diretamente relacionado com a tentativa de melhoramento no escoamento do ouro. Essa tentativa, por sua vez, tornou-se necessária a partir das dificuldades impostas pela fronteira física da Serra do Mar. Com isso, a Serra da Estrela passou a ser uma das localidades mais importantes do século XVIII, sendo palco de um dos mais valiosos capítulos da história do Brasil. É inegável que a abertura do Caminho do Proença influenciou diretamente na configuração socioespacial da Serra da Estrela, assim como da cidade do Rio de Janeiro e Petrópolis, sendo um marco histórico para o período de grandes transformações que se sucederam. Como marcas dessa história observamos as ruínas das casas da Fazenda Mandioca do Barão de Langsdorff, assim como as dez carvoarias encontradas que evidenciam o uso da floresta como fonte energética em algum momento da história. Dessa forma, a Serra da Estrela reflete os diferentes aspectos econômicos, sociais e culturais que se deram a partir da abertura do Caminho do Ouro até o presente.

Palavras-chave: Transformação da Paisagem. Paleoterritórios. Interações sociedade e natureza. Mata Atlântica.

¹ Mestrando em Geografia (Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro - PUC-Rio), ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2028-2351>, e-mail: vicenteleal.puc@gmail.com

² Doutorando em Geografia (Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro - PUC-Rio), ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6489-917X>, e-mail: paes.sales.gabriel@gmail.com

³ Doutora em Geografia (Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ), Professora do Departamento de Geografia e Meio Ambiente da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro - PUC-Rio, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5871-5058>, e-mail: anabrazil@puc-rio.br

⁴ Doutor em Ecologia (Universidade de Brasília - UnB), Professor do Departamento de Geografia e Meio Ambiente da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro - PUC-Rio, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7562-0720>, e-mail: alexandrosol@gmail.com

A paisagem pode ser entendida como o espaço de interação entre a cultura humana e o ambiente não humano⁵. Ao mesmo tempo, ao correlacionar os sentidos das mudanças na paisagem com as percepções e usos por parte das populações locais, se reconstrói uma história perdida no tempo e que só pode ser resgatada se a paisagem for considerada como um documento histórico, refletindo seus aspectos culturais, sociais e econômicos⁶. Dessa maneira, o que se observa hoje é resultado de uma sobreposição de diferentes usos, deixando um legado socioecológico na forma de vestígios e que constituem o que foi denominado como paleoterritório – “a espacialização das resultantes ecológicas de usos passados dos ecossistemas por populações, os quais deixam marcas visíveis na paisagem até a atualidade” (p. 13)⁷. Assim, a paisagem pode ser compreendida como uma associação dos processos culturais que geraram suas transformações, resultando em um produto da interação entre os processos naturais e humanos, sendo necessária uma abordagem onde a paisagem seja retratada como a manifestação material da relação entre o ser humano e o meio ambiente⁸.

Preocupada com a dimensão espacial da sociedade, a Geografia não deve se esquecer que os fenômenos sociais também são temporais, pois “o espaço é inerentemente temporal, e o tempo é inerentemente espacial” (p. 32)⁹. Assim, para compreender as múltiplas relações da sociedade com o seu meio, a Geografia necessita de um enfoque espaço-temporal¹⁰. É a partir dessa perspectiva que a Geografia Histórica lançará seu olhar, sendo fundamental o entendimento dos processos, buscando compreender as mudanças que as paisagens sofreram a partir da relação entre sociedade e natureza ao longo do tempo¹¹. Além disso, cabe a Geografia Histórica investigar como e porque alguns indícios pretéritos persistem na atualidade,

⁵ William Balée, “The Research Program of Historical Ecology,” *Annual Review of Anthropology* 35 (2006): 75–98, <https://doi.org/10.1146/annurev.anthro.35.081705.123231>.

⁶ Donald Worster, “Para Fazer História Ambiental” 4 (1991): 1–17, <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/view/2324/1463>.

⁷ Rogério Ribeiro De Oliveira, “Mata Atlântica, Paleoterritórios e História Ambiental,” *Ambiente e Sociedade* 10, no. 2 (2007): 11–23, <https://doi.org/https://doi.org/10.1590/S1414-753X2007000200002>.

⁸ Carole L. Crumley, “Historical Ecology: A Multidimensional Ecological Orientation,” in *Historical Ecology: Cultural Knowledge and Changing Landscapes*, ed. Carole L. Crumley (Santa Fe, New Mexico: School of American Research Press, 1994), 1–16.

⁹ Alan R. H. Baker, *Geography and History: Bridging the Divide*, ed. Alan R. H. Baker, *Geography and History: Bridging the Divide* (Cambridge: Cambridge University Press, 2003), <https://doi.org/10.1017/cbo9780511615818.004>.

¹⁰ Rui Erthal, “Geografia Histórica - Considerações,” *GEOgraphia* 5, no. 9 (2003): 29–39, <https://doi.org/https://doi.org/10.22409/GEOgraphia2003.v5i9.a13442>.

¹¹ Carl Sauer, “Introducción a La Geografía Histórica,” *Memoria Presidencial Presentada Ante La Asociación de Geógrafos Americanos* (Baton Rouge, 1940).

relacionando passado e presente para compreender a configuração atual. A diferenciação dos lugares é um interesse intrínseco da Geografia Histórica, sejam essas diferenças entre o “mesmo” lugar em períodos históricos distintos, ou entre lugares distintos no mesmo espaço temporal¹².

Sociedade e natureza sempre foram moldados mutuamente, influenciando tanto na estrutura e composição da vegetação que vemos hoje como no desenvolvimento das populações que exploravam os recursos naturais¹³. Dessa forma, em muitos capítulos da história podemos observar a influência que o ambiente exerceu sobre a sociedade, tendo um papel fundamental nos acontecimentos que se sucederam. É o caso das rotas de escoamento do ouro nos séculos XVII e XVIII que, por conta das dificuldades impostas pela Serra do Mar, foram sendo modificados para atender a demanda da produção aurífera. Assim, ao entendermos a Serra do Mar como uma barreira física – a ser transposta para o processo de interiorização e expansão da fronteira –, é possível elucidar como ocorreu o processo de transformação da paisagem a partir da abertura desses caminhos históricos nesta paisagem de florestas densas e serras íngremes, escarpadas e perigosas naquela época.

O conceito de fronteira vem sendo utilizado com diferentes sentidos e em contextos variados, seja tratando do limite entre dois países ou se referindo a sentidos simbólicos ou figurados¹⁴. As fronteiras podem ser entendidas como elementos de diferenciação, criando e reforçando distinções entre organizações espaciais, delimitando aspectos comportamentais, significados e diferenças entre morfologias e, assim, participando do ordenamento territorial¹⁵. Reitel¹⁶ aponta que as fronteiras são objetos geográficos que separam dois sistemas territoriais contíguos, integrando as dimensões política, simbólica e material. Nesse sentido, devemos chamar a atenção para o papel que as barreiras físicas tiveram no processo de expansão da fronteira de exploração do território brasileiro, tendo em vista que estas influenciaram

¹² Patrício Aureliano Silva Carneiro, “Questões Teóricas e Metodológicas Da Geografia Histórica,” *Terra Brasilis*, no. 10 (2018), <https://doi.org/10.4000/terrabrasilis.3166>.

¹³ Rogério Ribeiro de Oliveira e Carlos Engemann, “História Da Paisagem e Paisagens Sem História: A Presença Humana Na Floresta Atlântica Do Sudeste Brasileiro,” *Revista Esboços* 18, no. 25 (2011): 9–31, <https://doi.org/10.5007/2175-7976.2011v18n25p9>.

¹⁴ Maristela Ferrari, “As Noções de Fronteira Em Geografia,” *Revista Perspectiva Geográfica* 9, no. 10 (2014), <http://saber.unioeste.br/index.php/pgeografica/article/viewFile/10161/7550>.

¹⁵ Ana Brasil Machado, “Os Ecolimites Como Dispositivos Para a Gestão Das Descontinuidades Internas Da Cidade Do Rio de Janeiro”. Dissertação de mestrado (Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2013).

¹⁶ Bernard Reitel, “Frontière,” *Hypergeo*, 2004, <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article16>.

historicamente no processo de tomada de decisão sobre o uso e ocupação da paisagem. Estas barreiras físicas apresentaram um grau de porosidade e permeabilidade, o que possibilitou uma conexão entre a hinterlândia da região de exploração de minerais preciosos com o litoral, já bem ocupado e interligado com a metrópole europeia. Trata-se, portanto, de espaços dinâmicos que, a depender dos interesses e possibilidades técnicas em jogo, podem figurar como limites entre sistemas espaciais distintos, barreiras ou mediadores para o avanço das frentes de ocupação..

Dentre os diversos trechos da formação orográfica da Serra do Mar no sudeste do Brasil, foi selecionado a Serra da Estrela, sendo um bom exemplo dessa resultante dialética história – ambiente. Este espaço geográfico, além de uma barreira natural que precisou ser transposta, é o produto de uma larga história da sociedade colonial (e imperial) interagindo com o meio físico, sofrendo alterações de distintas formas e intensidades. Transformada de maneira mais intensiva a partir da abertura do Caminho do Ouro, no início do século XVIII, a Serra da Estrela figurou como paisagem/personagem¹⁷ interagindo com diferentes atores sociais, resultando na emergência de novas vilas, crescimento demográfico e surgimento de caminhos secundários utilizados até os dias de hoje¹⁸. Assim, marcas desta interação histórica estão impressas e escondidas dentro dessa paisagem complexa que se encontra em constante transformação.

Palco de criação de uma nova unidade de conservação (Refúgio de Vida Silvestre Estadual da Serra da Estrela), criada em janeiro de 2018, formando um importante corredor ecológico entre as áreas de conservação (em especial o Parque Nacional da Serra dos Órgãos e Reserva Biológica do Tinguá), a Serra da Estrela apresenta grande relevância ambiental, tendo um grande número de espécies ameaçadas de extinção e endêmicas¹⁹. Desta maneira, o presente estudo pode fornecer informações importantes para o Refúgio de Vida Silvestre Estadual da Serra da Estrela e outras unidades de conservação próximas, valorizando sua rica história, preenchendo a carência de trabalhos acadêmicos na área.

¹⁷ Tomar a Serra da Estrela como um personagem se justifica na medida em que enfatizamos aqui não apenas o dinamismo da paisagem, mas a agência de atores não-humanos na produção da paisagem e da história.

¹⁸ Rafael Straforini, “Estradas Reais No Século XVIII: A Importância de Um Complexo Sistema de Circulação Na Produção Territorial Brasileira,” *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* 10, no. 218 (33) (2006), <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-218-33.htm>.

¹⁹ Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - ICMBio, “Estudo de Viabilidade - UC Serra Da Estrela” (Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - ICMBio, 2015).

Diante disso, o presente estudo objetivou realizar uma investigação do processo de transformação da paisagem, através do (re)conhecimento da história do Caminho do Ouro, trecho que liga a Vila Inhomirim (Magé) ao Alto da Serra (Petrópolis).

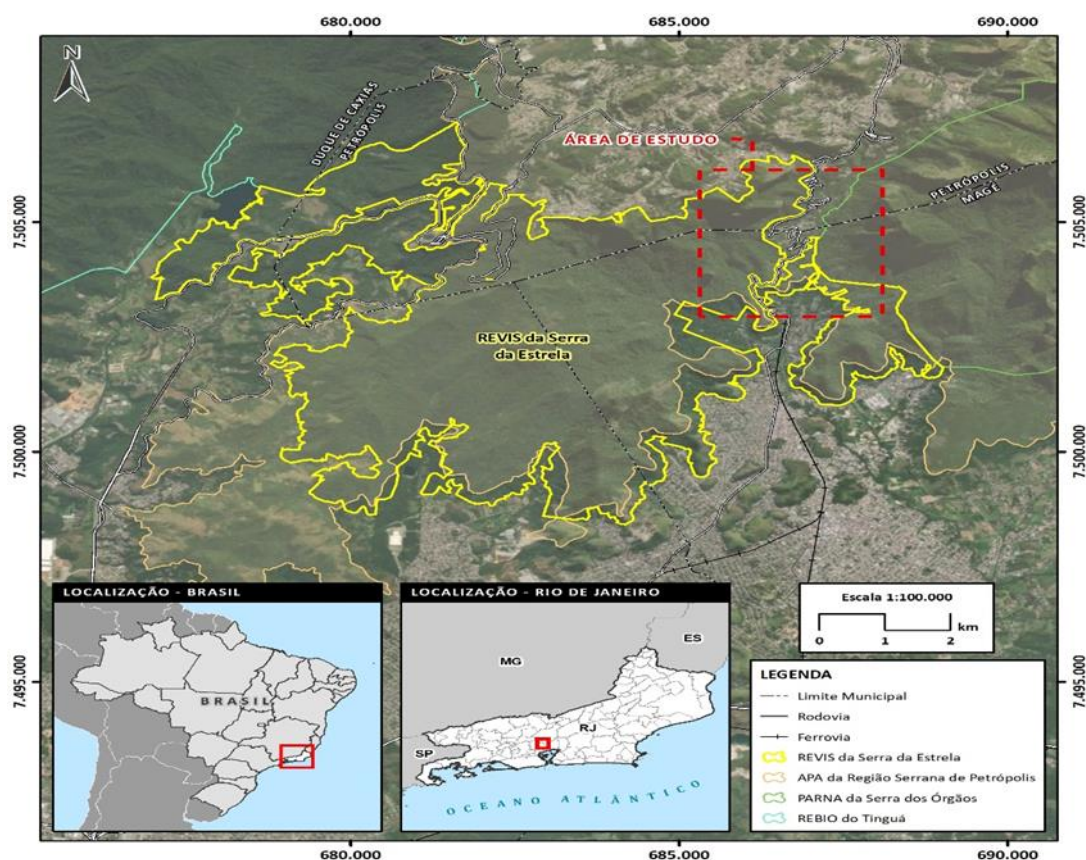
ÁREA DE ESTUDO

Situada nas escarpas da Serra do Mar Fluminense, especificamente entre as Serras do Couto e dos Órgãos, a Serra da Estrela abrange os municípios de Duque de Caxias, Magé e Petrópolis, sendo um importante corredor natural entre a Reserva Biológica do Tinguá (REBIO Tinguá) e o Parque Nacional da Serra dos Órgãos (PARNASO)(Figura 1). Em uma escala maior, estas unidades de conservação fazem parte do Mosaico Central Fluminense, englobado no Corredor Ecológico da Serra do Mar, que reúne importantes fragmentos da Mata Atlântica, dentre eles os remanescentes florestais da Serra da Estrela. A área de estudo contempla pontos incluídos no perímetro do Parque Nacional da Serra dos Órgãos (PARNASO), Área de Proteção Ambiental da Região Serrana de Petrópolis e dentro da área da Unidade de Conservação recentemente criada pelo INEA: Refúgio de Vida Silvestre Estadual da Serra da Estrela (REVIS Serra da Estrela)²⁰. A presença de diferentes unidades de conservação de variadas categorias e tipologias demonstram a relevância ambiental deste trecho florestal, funcionando, inclusive, como um importante corredor ecológico.

Além do recorte da Serra da Estrela como unidade espacial e objeto de análise, a pesquisa teve como foco um trecho do Caminho do Ouro que corta toda a Serra da Estrela (figura 1), também conhecido como Caminho do Proença. Além do Caminho do Proença, o levantamento de campo abordou outros pontos específicos da Serra da Estrela que tiveram relevância no processo de transformação da paisagem, como a Real Fábrica de Pólvora da Estrela – atualmente a Fábrica IMBEL (Indústria de Material Bélico do Brasil) –, a Estrada de Ferro do Barão de Mauá e a Estrada Normal da Estrela (ou estrada Velha da Estrela) que compõem o último trecho da Rodovia RJ-107.

²⁰ Governo do Rio de Janeiro, “Diário Oficial Do Estado Do Rio de Janeiro” (2018).

Figura 1. Mapa de localização da área de estudo.



Fonte: Elaborado pelos autores (2021).

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Afim de compreender como o processo de transformação da paisagem se materializa na Serra da Estrela, foi feito um levantamento exploratório da área de estudo através de trabalhos de campo exploratórios ao longo do Caminho do Ouro e áreas de influência mencionadas anteriormente, bem como ao longo de outros caminhos e trilhas secundárias. A seleção dessas áreas foi feita com o auxílio de um guia e morador local indicado pelo PARNASO. Além disso, a partir do levantamento histórico foi possível determinar quais áreas poderiam apresentar resultados significativos para a esta etapa. Também foi feito um levantamento bibliográfico referente aos possíveis vestígios humanos encontrados na área, tendo em vista que trabalhos anteriores

atestaram um padrão de ocorrência de ruínas e carvoarias em circunstâncias semelhantes as da área de estudo²¹.

Com o intuito de situar temporalmente os achados no campo e criar nexos entre estes, foi feito um levantamento bibliográfico a partir da investigação de estudos referentes à área de interesse e alguns de seus personagens históricos, como García Rodrigues Paes, Bernardo Soares de Proença, Barão de Langsdorff, Barão de Mauá, assim como determinados grupos sociais que influenciaram na transformação da paisagem. Nosso recorte temporal se deu a partir do final do século XVII até os dias de hoje, tendo em vista que os acontecimentos históricos que motivaram a abertura do Caminho do Ouro datam deste período. A pesquisa por estes trabalhos buscou compreender quais acontecimentos históricos ajudaram a moldar a paisagem do entorno do Caminho do Ouro ao longo do tempo. A partir do que foi escrito sobre o Caminho do Ouro, assim como o que foi registrado sobre os personagens históricos de especial interesse desta pesquisa, foi possível fazer um (re)conhecimento sobre a história oficial da área de estudo. A pesquisa também contou com o auxílio da Coordenação de Conservação e Manejo de Biodiversidade do PARNASO, que dispunha de um estudo realizado anteriormente pelo Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC) referente ao caminho em questão. No entanto, é importante ressaltar que embora no âmbito da História Ambiental a análise de documentos históricos pareça ser a tônica, o presente trabalho busca enfatizar as transformações da paisagem materializadas no terreno.

²¹ Oliveira, "Mata Atlântica, Paleoterritórios e História Ambiental"; Rogério Ribeiro de Oliveira, *As Marcas Do Homem Na Floresta: História Ambiental de Um Trecho Urbano de Mata Atlântica*, ed. Rogério Ribeiro de Oliveira, *Journal of Visual Languages & Computing* (Rio de Janeiro: Editora PUC-Rio, 2010); Rogério Ribeiro de Oliveira and Alexandro Solórzano, "Três Hipóteses Ligadas à Dimensão Humana Da Biodiversidade Da Mata Atlântica," *Fronteiras: Journal of Social, Technological and Environmental Science* 3, no. 2 (2014): 80–95, <https://doi.org/10.21664/2238-8869.2014v3i2.p80-95>; Gabriel Paes da Silva Sales et al., "Resultantes Ecológicas, Práticas Culturais e Provisão de Lenha Para a Fabricação de Carvão Nos Séculos XIX e XX No Rio de Janeiro," *Pesquisas Botânicas* 65 (2014): 389–402, [http://www.anchietano.unisinos.br/publicacoes/botanica/botanica65/BOTANICA 65.pdf](http://www.anchietano.unisinos.br/publicacoes/botanica/botanica65/BOTANICA%2065.pdf).

RESULTADOS E DISCUSSÃO

HISTÓRIA DO CAMINHO DO OURO E SUA ÁREA DE ENTORNO

Até o final do século XVII, o escoamento do ouro era feito através do caminho que fora anteriormente aberto pelos nativos da nação dos Guaianás ou Guaiaminis, que tinha como propósito inicial ligar a aldeia de cima (no Vale do Paraíba) à aldeia de baixo (Paraty). Esse trajeto que posteriormente ficou conhecido como Caminho Velho, partia do porto de Paraty superando a imponente barreira orográfica da Serra do Mar e alcançando o Vale do Paraíba, onde se encontrava com o Caminho Geral do Sertão que seguia para as minas de Ribeirão do Carmo, Ouro Preto e Rio das Velhas. Após o ouro chegar no porto de Paraty, iniciava-se a jornada marítima para Sepetiba e de lá seguia por terra até o Rio de Janeiro. É difícil precisar o tempo exato de escoamento do ouro desde as minas até o porto do Rio de Janeiro, mas acredita-se que não era possível fazê-lo em menos de 43 dias, podendo demorar até 3 meses para chegar ao seu destino final²².

Ainda no final do século XVII, essa rota passou a sofrer fortes críticas pelo demasiado tempo de escoamento, o que se devia, em parte, à difícil transposição da barreira física imposta pela Serra do Mar. A transposição da serra envolvia superar lamaçais constantes na época chuvosa, precipícios e terreno íngreme, além de atravessar trechos em que os cavaleiros tinham que ir a pé, puxando os animais, enquanto as cargas tinham que ser retiradas dos animais e carregadas pelos homens²³. Além disso, a viagem pelo trecho marítimo entre Paraty e Rio de Janeiro era fonte constante de risco para os viajantes, tanto pelos frequentes naufrágios quanto pelos ataques de piratas, que se refugiavam na baía da Ilha Grande.

Como a exploração do ouro era cada vez maior, o Caminho Velho passou a deixar de atender a demanda requerida pela Coroa portuguesa, apresentando uma incapacidade de escoamento mais rápido²⁴. Com isso, o então governador da capitania do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Meneses, escreveu uma carta para o rei de Portugal

²² Brasil Gerson, *O Ouro, o Café e o Rio* (Rio de Janeiro: Livraria Brasileira Editôra, 1970).

²³ Márcio Santos, *Estradas Reais: Introdução Ao Estudo Dos Caminhos Do Ouro e Do Diamante No Brasil* (Belo Horizonte: Editora Estrada Real, 2001).

²⁴ Straforini, "Estradas Reais No Século XVIII: A Importância de Um Complexo Sistema de Circulação Na Produção Territorial Brasileiro."

explicando alguns dos problemas apresentados pelo trajeto utilizado, demonstrando também a sua preocupação com o extravio do ouro. Na mesma carta, escrita em 24 de maio de 1698, o governador anuncia ter encontrado alguém para abrir um novo caminho que escoasse o ouro mais rápido. Sabendo que o controle do caminho lhe daria poder político e econômico, o paulista García Rodrigues Pais, filho do caçador de esmeraldas Fernão Dias, se prontifica para a função de abrir uma nova rota. Na carta de 1698, Arthur de Sá diz:

Depois de ter adquirido algumas notícias de pedras, que podem prometer metais, e examinando em todas aquelas vilas antigas tradições destes negócios, que não podem ser averiguáveis sem mineiro que o entenda, enquanto este não vem, pareceu-me conveniente ao serviço de Vossa Majestade buscar todos os caminhos para que os quintos do ouro de lavagem não se extraviem, e continuem o aumento das minas; como as dos Cataguases são tão ricas pareceu-me preciso facilitar aquele caminho de sorte que convidasse a facilidade dele aos mineiros de todas as vilas e os do Rio de Janeiro a irem minerar, e poder ser as minas providas de mantimentos, o que tudo redundará em grande utilidade da Fazenda de Vossa Majestade, o que me obrigou a fazer diligências em São Paulo por pessoa, que abrisse o caminho do Rio de Janeiro para as Minas (...) Sabido este negócio por Garcia Rodrigues, o descobridor das chamadas esmeraldas, se me veio a oferecer com todo o zelo e desinteresse para fazer este, porém, não se podia expor a ele sem eu vir ao Rio de Janeiro para o auxiliar; e é sem dúvida que se o dito Garcia Rodrigues consegue o que intenta, fará grande serviço a Vossa Majestade, e a este governo grande obra; porque pende o interesse de se aumentar os quintos pela brevidade do caminho; porque por este donde agora vão aos Cataguases se porá do Rio não menos de 3 meses e de São Paulo, 50 dias e pelo caminho que se intenta abrir, consegue-se, se porão pouco mais de 15 dias (p. 200).²⁵

Com a urgência da criação de um novo caminho, as obras tiveram início em 1700, apenas dois anos após a carta do governador para o rei de Portugal²⁶. Atravessando a barreira física da Serra do Mar agora em outro ponto, no trecho batizado como Serra do Couto, foi aberto um novo caminho que ficou conhecido como Caminho do Couto, possibilitando uma redução significativa no tempo de percurso, agora realizado em apenas 14 dias. No entanto, nos primeiros dez anos de sua existência o Caminho do Couto era só uma picada na mata, apresentando muitos problemas, como: ausência de estalagens, irregularidade no abastecimento de alimentos ao longo do ano e passagem muito estreita, que obrigava os viajantes a trafegar em fila indiana.

²⁵ Diogo de Vasconcelos, *História Antiga Das Minas Gerais*, 4th ed. (Itatiaia: Belo Horizonte, 1974).

²⁶ Santos, *Estradas Reais: Introdução Ao Estudo Dos Caminhos Do Ouro e Do Diamante No Brasil*.

Sem dúvida os problemas apresentados por este novo caminho têm origem nas configurações físicas do terreno, marcado pelas escarpas íngremes da Serra do Mar que custavam a ser vencidas. Assim, mesmo com a redução no tempo de escoamento do ouro, o novo caminho não foi capaz de proporcionar a fluidez demandada pelo crescimento da produção a partir de 1720²⁷. Peres escreve acerca dos problemas enfrentados pelas tropas que passavam pelo “Caminho do Couto” ao apontar que:

[...] as dificuldades dos caminhos que castigavam as tropas eram por demais penosas. Era difícil contornar as serras com estreitas passagens onde o precipício espreitava homens e animais ao sabor de pedras rolantes, e que ao menor descuido poderiam fazer companhia às carcaças que, rodeadas de urubus, jaziam no fundo do abismo (p. 41)²⁸.

Sabendo dos problemas do Caminho do Couto, os moradores do rio Inhomirim fizeram um requerimento ao rei de Portugal, pedindo autorização para abrir outro caminho que, segundo eles, já era utilizado por alguns viajantes. Neste mesmo requerimento, feito em 1723, os moradores listam algumas vantagens deste novo caminho, como: estalagens com água, presença de cômodos pastos para os animais, menos paradas para se tirar as cargas dos animais e, principalmente, o encurtamento do trajeto. A urgência de melhorar o escoamento do ouro é percebida no tempo de resposta do rei de Portugal, que no mesmo ano solicita que o governador da capitania do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha, averigue as informações expostas pelos moradores. O governador então procura García Rodrigues Pais para tratar do encurtamento do mesmo caminho aberto por ele, mas recebe a negativa de García Pais que diz não ter mais condições para começar este novo empreendimento. Assim, o escolhido para realizar um estudo da área em questão é o sargento-mor Bernardo Soares do Proença, que logo constata as vantagens antes explanadas pelos moradores do rio Inhomirim²⁹.

A urgência da melhoria no escoamento é percebida mais uma vez quando se nota o curto espaço de tempo entre a petição dos moradores, em 1723, até o término

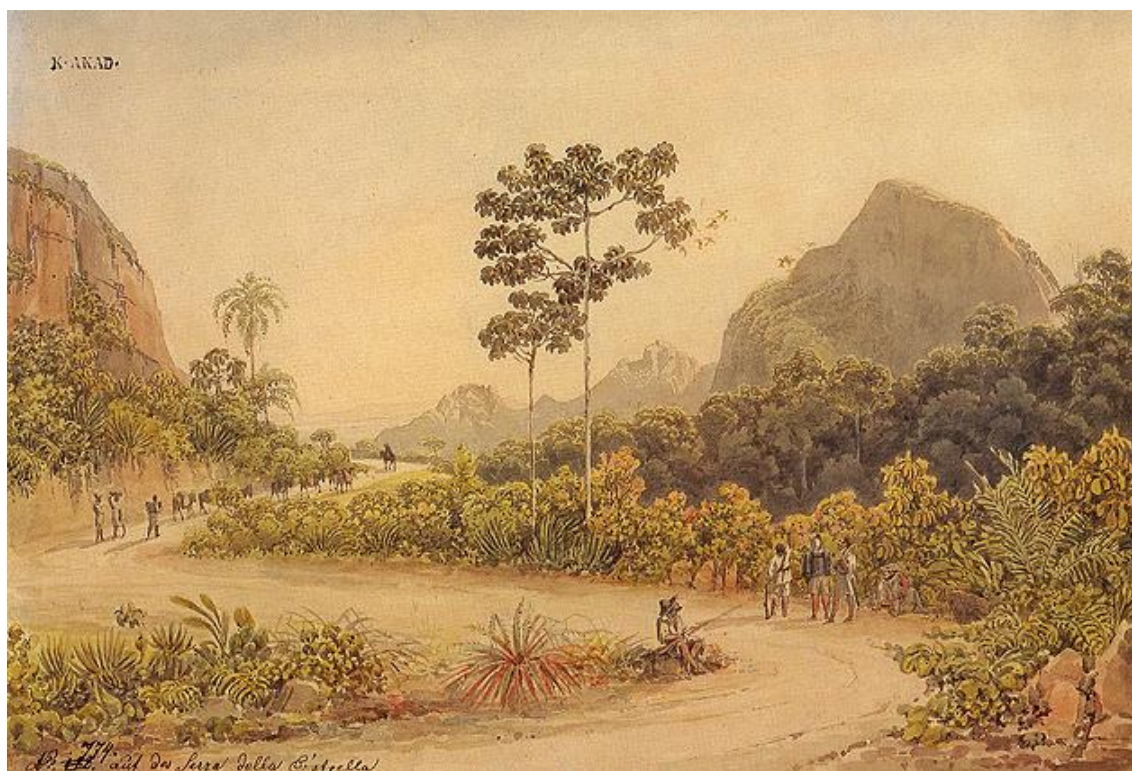
²⁷ Straforini, “Estradas Reais No Século XVIII: A Importância de Um Complexo Sistema de Circulação Na Produção Territorial Brasileiro.”

²⁸ Guilherme Peres, *Tropeiros e Viajantes Na Baixada Fluminense* (Rio de Janeiro: Shovan Gráfica, 2000), p. 41.

²⁹ Santos, *Estradas Reais: Introdução Ao Estudo Dos Caminhos Do Ouro e Do Diamante No Brasil*.

da construção do novo caminho, em 6 de outubro de 1725. Assim, partindo do Porto da Estrela, o Caminho Novo, ou Caminho do Proença como ficou conhecido, passou a ser utilizado como uma das principais vias de circulação e escoamento da fronteira aurífera da Colônia (figura 2). É importante ressaltar que embora estejamos tratando esses caminhos como novos trajetos, na realidade eles não eram nenhuma novidade para os nativos indígenas que lá haviam habitado. Assim, devemos apontar que a grande maioria dos caminhos utilizados no período colonial eram na verdade apropriações de antigos caminhos já existentes, como no caso dos caminhos abordados nessa pesquisa³⁰.

Figura 2. O Caminho Novo (Caminho do Proença) em 1817/1818.



Fonte: Thomas Ender extraído de Enciclopédia Itaú Cultural de Arte e Cultura Brasileiras (2021)³¹.

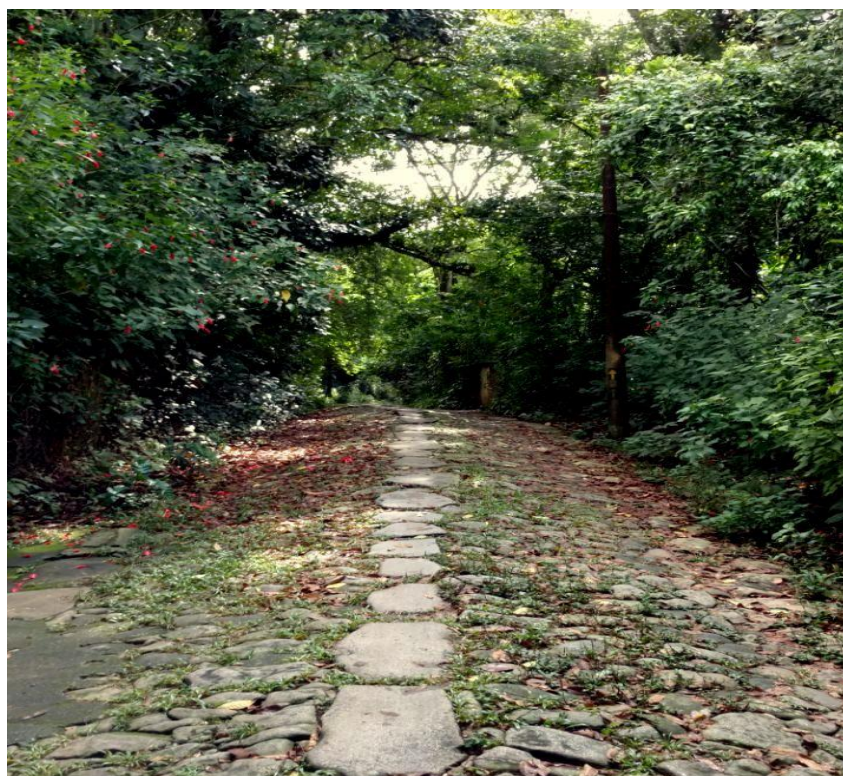
Em 1799, após muitos pedidos de melhoria do Caminho do Proença, o príncipe regente D. João VI aprova a obra de calçamento, e em 1802 inicia-se a construção da calçada que tinha 30 palmos de largura (6,60m). A vinda da família real em 1808 acelerou

³⁰ Straforini, "Estradas Reais No Século XVIII: A Importância de Um Complexo Sistema de Circulação Na Produção Territorial Brasileira."

³¹ AUF der Serra della Estrella [Na Serra da Estrela]. In: ENCICLOPÉDIA Itaú Cultural de Arte e Cultura Brasileiras. São Paulo: Itaú Cultural, 2021. Disponível em: <<http://enciclopedia.itaucultural.org.br/obra59969/auf-der-serra-della-estrella>>. Acesso em: 25 de Mar. 2021. Verbete da Enciclopédia. ISBN: 978-85-7979-060-7.

as obras de calçamento, que foram finalizadas em 1809³² (figura 3). Como pagamento pelos serviços prestados a Sua Majestade, Bernardo Soares do Proença recebeu uma sesmaria no Alto da Serra e construiu sua moradia no local conhecido como Itamaraty, onde existe hoje a Fábrica de Papel. Com isso, o Sargento-Mor inicia o processo de ocupação do que mais tarde viria a ser a Cidade Imperial de Petrópolis, recebendo a companhia de seus parentes que também obtiveram sesmarias ao longo da nova estrada, intensificando as obras de povoamento. Assim, no ano de 1736 o local já continha “22 moradas e 343 pessoas entre brancos e pretos” (p. 187)³³.

Figura 3. Trecho inicial do “Caminho do Proença” com o calçamento de pedra que fora finalizado em 1809.



Fonte: Foto dos autores (2018).

No sentido de superar a barreira física que se interpunha entre o litoral e as minas, o Caminho do Proença é construído e melhorado ao longo dos séculos XVIII e XIX. Tal caminho é um elemento a produzir uma maior porosidade ou permeabilidade

³² Instituto Estadual do Patrimônio Cultural - INEPAC, “Inventário de Identificação de Bens Imóveis” (Rio de Janeiro, 2003).

³³ Alberto Ribeiro Lamego, O Homem e a Serra, 2nd ed. (Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, 1963), 187.

à barreira orográfica e econômica, funcionando como um arco que permite uma maior fluidez no território, ampliando, assim, a conexão entre lugares centrais à economia colonial. Após se tornar palco da principal via de escoamento do ouro ao longo do século XVIII, a Serra da Estrela passa a ser uma das localidades mais importantes do império. Tendo ciência disso, em 1816 o Barão de Langsdorff, que ocupava o cargo de cônsul geral da Rússia no Brasil, adquire a Fazenda Mandioca, que abrangia desde o Porto Estrela até a parte inicial da variante do Caminho do Proença. O barão vem ao Brasil nesta empreitada com 94 imigrantes, tentando efetuar o que seria o início de uma ocupação alemã, além de visar o cultivo de novas espécies e a introdução de modernas técnicas agrícolas. Comprada do Sargento-Mor Manuel Joaquim de Oliveira Malta, a Fazenda Mandioca tinha conexão com o Porto Estrela e o Caminho Novo, sendo estes fatores determinantes para a presença do Barão de Langsdorff na Serra da Estrela³⁴. Acerca da grande movimentação do Porto Estrela (figura 4), o naturalista Auguste de Saint-Hilaire fez observações em 26 de janeiro de 1819:

[...] Desde que comecei a viajar o Brasil, lugar nenhum me apresentou tanto movimento como Porto da Estrela. Há dificuldade em nos encontrarmos uns aos outros no meio das bestas que partem ou chegam, dos fardos, dos almocreves, das mercadorias de todo o gênero que se acumulam nessa povoação. Lojas bem sortidas fornecem aos numerosos viajantes aquilo de que carecem.³⁵

³⁴ Straforini, "Estradas Reais No Século XVIII: A Importância de Um Complexo Sistema de Circulação Na Produção Territorial Brasileiro."

³⁵ Instituto de Promoção da Cidadania Cultural e Ambiental de Magé - IPCCA, "Mirindiba: Magé e Suas Histórias," 2018, <http://mirindiba-ipcca.blogspot.com.br/>.

Figura 4. Porto Estrela em 1824.



Fonte: RUGENDAS (1940)³⁶.

Langsdorff foi um dos primeiros naturalistas a chamar atenção para a beleza da flora brasileira e sua imensa fertilidade, tendo escolhido se estabelecer na Serra da Estrela por conta de sua natureza exuberante e transformando a Fazenda Mandioca em uma base para as suas pesquisas botânicas. Desta maneira, a região começou a receber outros estudiosos interessados em conhecer a rica natureza. Dentre eles, Carl Friedrich Philipp von Martius, que esteve na propriedade de seu amigo Langsdorff em 1817. Nesta ocasião, nos meses de julho e agosto daquele ano, von Martius destacou a extraordinária natureza encontrada.

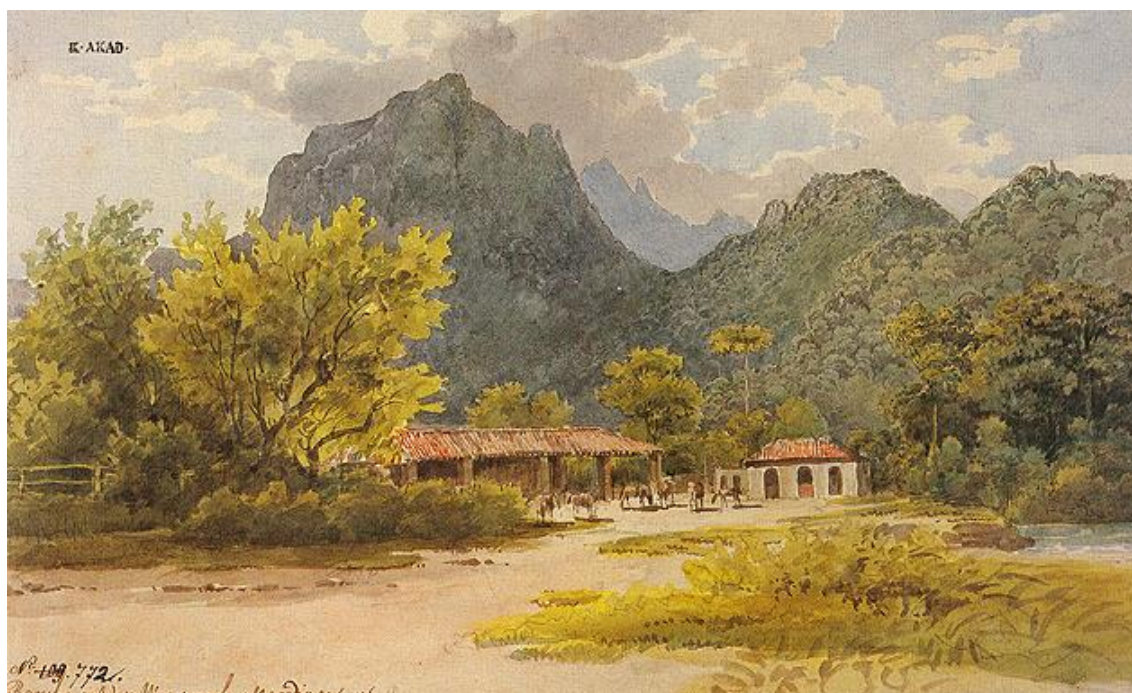
O próprio Langsdorff foi testemunha do espanto de que foram acometidos os peregrinos estrangeiros – além de mim, Spix, Mikan e o pintor Thomas Ender – ao contemplarem a extraordinária presença daquela natureza, como ele mesmo escreveu numa carta que foi publicada aos cuidados de Eschwege, amigo muito ligado a mim. Embora eu tenha visto em outras partes do Brasil muitas e variadas florestas primitivas, nenhuma me pareceu mais bela e mais amena do que aquelas que, perto da cidade do Rio de Janeiro e recobrimdo as encostas dos

³⁶ Johann Moritz Rugendas, *Viagem Pitoresca Através Do Brasil*, ed. Rubens Borba de Moraes, 2nd ed. (São Paulo: Livraria Martins, 1940).

montes que recebem o nome de Serra do Mar, se estendem por boa parte desta província de São Sebastião [do Rio de Janeiro] (p.34)³⁷.

Assim, a Fazenda Mandioca (figura 5) virou um importante ponto de parada para todos os tipos de viajantes, fossem eles naturalistas interessados na natureza local, tropeiros em direção as minas, ou a própria família real. Desta maneira, a Fazenda Mandioca passa a dispor de um rancho para estadia e recuperação dos viajantes e animais. Foi assim que D. Pedro I ao realizar sua primeira viagem para as minas em 1822 acabou pernoitando na casa-grande da Fazenda Mandioca, que recebeu preparativos especiais em seus 18 cômodos para acolher seu ilustre visitante³⁸.

Figura 5. Um dos ranchos da Fazenda da Mandioca. Entre esses dois morros passava o Caminho Novo.



Fonte: Thomas Ender extraído de Enciclopédia Itaú Cultural de Arte e Cultura Brasileiras (2021)³⁹.

³⁷ Carl Friedrich Philipp von Martius, *A Viagem de von Martius: Flora Brasiliensis - Vol. 1*, ed. Cristina Ferrão and João Paulo Monteiro Soares (Rio de Janeiro: Editora Index, 1996), 34.

³⁸ Maria Beatriz Leal da Silva, "Langsdorff Em Inhomirim," *Pilares Da História* 3, no. 5 (2005): 53–54, http://lurdinha.org/pilaresdahistoria/05_revista_pilares_da_historia.pdf.

³⁹ RANCHO Auf Dem Wege Nach Mandioca [Rancho No Caminho Da Fazenda Da Mandioca]. In: ENCICLOPÉDIA Itaú Cultural de Arte e Cultura Brasileiras. São Paulo: Itaú Cultural, 2021. Disponível em: <<http://enciclopedia.itaucultural.org.br/obra60909/rancho-auf-dem-wege-nach-mandioca-rancho-no-caminho-da-fazenda-da-mandioca>>. Acesso em: 25 de Mar. 2021. Verbete da Enciclopédia. ISBN: 978-85-7979-060-7.

Dois anos após sua primeira visita, D. Pedro I escolheu a região da Vila Inhomirim para instalar a Real Fábrica de Pólvora, que vinha funcionando desde 1808 na Lagoa Rodrigo de Freitas, na cidade do Rio de Janeiro, inaugurada por D. João VI. No entanto, por se tratar da fabricação de um material explosivo e, levando em conta a proximidade das novas moradias ao redor da fábrica, foi decidido que as instalações deveriam ser transferidas para uma zona periférica da cidade, sendo a Serra da Estrela o local escolhido para seu funcionamento. Assim, em 1826 D. Pedro I efetuou a compra das três fazendas da região pretendida para a implementação da fábrica: Fazenda Velasco (atual Fragoso), Fazenda Cardoaria (onde se localiza atualmente a fábrica de pólvora) e a Fazenda Mandioca, do Barão de Langsdorff. Contra a sua vontade, Langsdorff vendeu sua fazenda para o governo imperial pela quantia de 18.248 contos de reis. No mesmo ano, o barão iniciou sua expedição pelo interior do Brasil, retornando para Europa em 1830 por questões de saúde mental⁴⁰. Desde então a Real Fábrica de Pólvora da Estrela vem funcionando na região como Indústria de Material Bélico do Brasil (IMBEL – figura 6).

⁴⁰ Silva, “Langsdorff Em Inhomirim.”

Figura 6. Administração da Real Fábrica de Pólvora da Estrela, que hoje funciona como Indústria de Material Bélico do Brasil (IMBEL).



Fonte: Foto dos autores (2019).

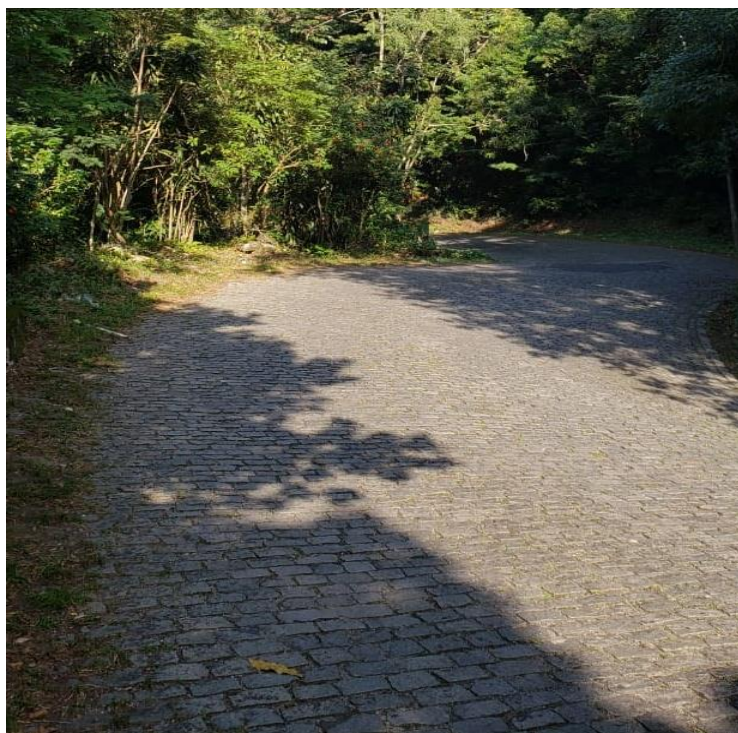
A estância imperial de veraneio localizava-se na região do Córrego Seco (atualmente localizada em Petrópolis), que tinha seu acesso restrito ao Caminho do Proença. Com a intensificação do tráfego provocada pelo crescimento do cultivo do café no Vale do Paraíba, e pela precariedade no Caminho Novo em atender às exigências da Família Real, foi sendo observada a necessidade cada vez maior do melhoramento do caminho que já vinha sendo utilizado, ou então da criação de outra rota até o alto da serra.

Com isso, em 1832, foi solicitado pelo governo Imperial um relatório com orçamento para os reparos indispensáveis à estrada já existente. Finalizado em 1835, o relatório feito pelo Major Koeler concluiu que o Caminho Novo não tinha condições de atender as demandas requeridas, mesmo com novas obras de melhoramento⁴¹. Assim, em 1840 é traçado um novo caminho que teria condições de atender as técnicas ditas “normais”, tais como: ter formato abobadado, ser macadamizada, possuir largas descortinadas, ter 36 palmos de largura, inclinação de até 4% e esgotos transversais de

⁴¹ INEPAC, “Inventário de Identificação de Bens Imóveis.”, 2003.

50 em 50 braças. Por atender essas normas, a estrada ficou conhecida como Estrada Normal da Estrela, sendo inaugurada em 1850 e conectada à Estrada de Ferro Barão de Mauá em 1856. Com a inauguração desta nova via, o Caminho Novo começa a cair em desuso, frente às vantagens oferecidas pela nova rota. A estrada tem seu calçamento de paralelepípedo (figura 7), com muros baixos em suas bordas que, no entanto, encontram-se muito mal-conservados nos dias de hoje, com o calçamento também muito precário. Apesar disso, a estrada ainda é utilizada regularmente, hoje nomeada de RJ-107⁴². Atualmente, grande parte do percurso da estrada encontra-se ocupado por casas, muitas delas possivelmente irregulares. Em alguns pontos específicos a via apresenta buracos no seu calçamento, resultado do fluxo intenso e pouca manutenção. Apesar disso, é possível trafegar sem grandes problemas, tendo em vista que estes pontos menos conservados são exceção.

Figura 7. Estrada Normal da Estrela atualmente.



Fonte: Foto dos autores (2018).

⁴² Ibid.

Com o cultivo do café no Vale do Paraíba em plena ascensão, era fundamental criar vias de circulação capazes de escoar a produção de maneira mais rápida em direção aos portos. Assim, em 27 de abril de 1852, a Presidência da Província do Rio de Janeiro elaborou em parceria com Irineu Evangelista de Souza, mais tarde Barão e Visconde de Mauá, a construção de uma via férrea que ligaria o Porto de Mauá a Fragoso, próximo à Raiz da Serra de Petrópolis, aonde os produtos vindos da região do café chegavam. Apesar de aparentemente ter sido uma estrada sem grandes dificuldades de construção, por não exigir grandes movimentos de terra, ela apresentou problemas, desde desmoronamentos provocados por fortes chuvas até surtos de febre que atingiram os operários⁴³.

A inauguração da Estrada de Ferro aconteceu no dia 30 de abril de 1854 no Porto Mauá, tendo sido concluído todo o trecho do Pacobaíba a Fragoso, e assim, junto à inauguração Irineu Evangelista de Souza recebeu o título de Barão de Mauá. A ferrovia chegou à Vila de Inhomirim em 16 de dezembro de 1856, tendo a sua conexão direta com a Estrada Normal da Estrela construída seis anos antes. Em 31 de agosto de 1872, foi encomendado o prolongamento da Estrada de Ferro até o Alto da Serra, sendo adotado na construção da linha o sistema Riggerback (cremalheira central). No entanto, somente com a administração da Companhia Grão-Pará é que as obras tiveram início, em agosto de 1881, sendo concluída em 20 de fevereiro de 1883, inaugurando o trecho que ligava Inhomirim a Petrópolis, já com administração da Companhia Grão-Pará⁴⁴.

Nos primeiros anos, a Estrada de Ferro Mauá apresentou grandes resultados, transportando, no ano de 1855, um total de 658.000 passageiros e 3.680.000 arrobas de produtos agrícolas, dos quais 2.200.000 arrobas de café. Com o novo porto do Rio de Janeiro e a nova estação Barão de Mauá, inaugurados em 1926, a conexão das barcas com a estação de Pacobaíba passou a servir apenas como simples embarque de trem local. Em 1962, o tráfego entre Pacobaíba e Piabetá foi suprimido e, em 1964, foi a vez do trecho que ligava a Vila Inhomirim ao Alto da Serra ser desativado⁴⁵. No entanto, ainda resta um pequeno trecho da ferrovia original, representado pelo trecho Vila

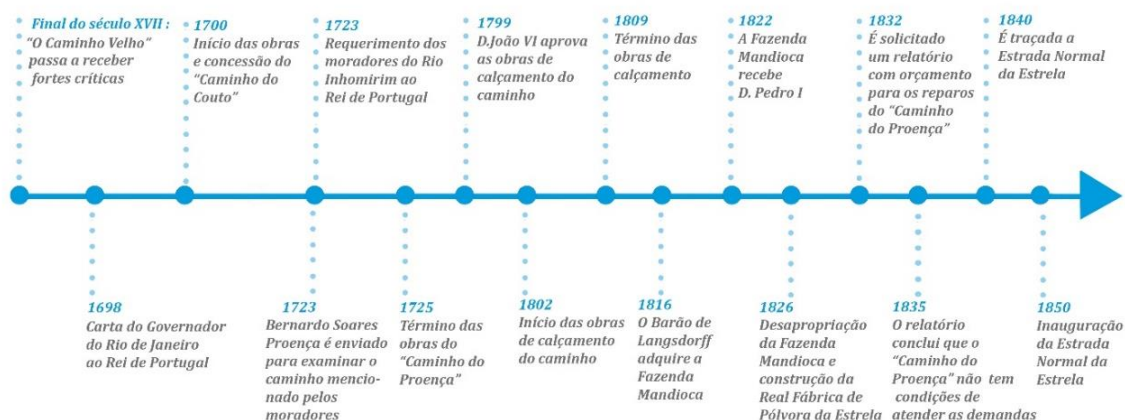
⁴³ Jorge Caldeira, *Mauá: Empresário Do Império*, 11th ed. (São Paulo: Editora Schwarcz, 1995).

⁴⁴ Ibid.

⁴⁵ Helio Suêvo Rodriguez, *A Formação Das Estradas de Ferro No Rio de Janeiro: O Resgate Da Sua Memória* (Rio de Janeiro: Open Plus Gráfica e Editora, 2004).

Inhomirim – Piabetá, com operação dos trens da SuperVia. A figura 8 reproduz uma linha do tempo com os principais acontecimentos referentes a Serra da Estrela ao longo das décadas.

Figura 8. Linha do tempo com os principais acontecimentos referentes à Serra da Estrela.



Fonte: Elaborado pelos autores (2018).

LEVANTAMENTO EXPLORATÓRIO: VESTÍGIOS NA PAISAGEM

A segunda etapa desta investigação se realizou a partir da perspectiva de ler e interpretar a própria paisagem como um documento histórico, a partir dos vestígios materiais (como ruínas e carvoarias) que foram sendo impressas ao longo do tempo, relacionadas às dinâmicas territoriais realizadas pelas atividades do estado e expansão de grandes fazendas na região da Serra da Estrela, e a partir da abertura do Caminho do Ouro.

Foram encontradas duas ruínas referentes à Fazenda Mandioca. Localizada às margens do trecho inicial do Caminho do Proença, o que foi um dia a casa do Barão de Langsdorff encontra-se hoje em ruínas ou sobreposto por algum tipo de uso recente, envolto por novas construções. As duas ruínas estão dispostas em condições diferentes. Enquanto uma das construções encontra-se coberta pelo mato, evidenciando somente os alicerces de uma antiga construção (figura 9), a outra aparenta maior preservação, situada aos fundos de uma edificação recente. A ruína menos preservada ocupa uma

área de aproximadamente 200m², não sendo possível tirar conclusões de como teria sido sua arquitetura. A outra construção foi utilizada como base para uma construção recente (figura 10), tendo o seu porão ainda muito bem preservado, constituído por alvenaria de pedra, com pé direito baixo e teto ainda com a mesma madeira utilizada na época de sua construção.

Figura 9. Alicerces de uma das casas da Fazenda Mandioca.



Fonte: Elaborado pelos autores (2018).

Figura 10. Estrutura de uma das casas da Fazenda Mandioca utilizada como base para construção recente (detalhe para telhas do mesmo período da fundação).



Fonte: Elaborado pelos autores (2018).

Outro vestígio encontrado no campo foram as carvoarias no interior da floresta. A lenha sempre acompanhou a trajetória humana, sendo fonte energética de primeira necessidade. Desde meados do século XVII até meados do século XX, a produção de carvão vegetal representou a principal fonte de energia para todo o empreendimento colônia e depois para o crescimento e industrialização do Brasil, sendo produzida desde os maciços costeiros do Rio de Janeiro até trechos de florestas periurbanos e rurais no Sudeste, onde tinha diversas finalidades. Em um tempo em que ainda não havia petróleo ou energia elétrica, o carvão tinha um papel crucial na sociedade, sendo a principal fonte energética. Fora utilizado desde os fogões domésticos até a indústria, sendo requerido nas locomotivas ou em vendas que produziam produtos de metal que necessitavam de calor para serem fabricados⁴⁶.

⁴⁶ S. Douglas Olson, "Firewood and Charcoal in Classical Athens," *Hesperia* 60, no. 3 (1991): 411–20, <https://www.ascsa.edu.gr/uploads/media/hesperia/148074.pdf>; Rogério Ribeiro De Oliveira and Joana Stingel Fraga, "Integrando Processos Sociais e Ecológicos: O Metabolismo Social de Três Sistemas Produtivos Históricos Do Estado Do Rio de Janeiro," in *Anais Do XXVI Simpósio Nacional de História - ANPUH* (São Paulo: Associação Nacional de História, 2011), 1–17; Sales et al., "Resultantes Ecológicas, Práticas Culturais e Provisão de Lenha Para a Fabricação de Carvão Nos Séculos XIX e XX No Rio de Janeiro"; Alexandro Solórzano, Rogério Ribeiro de Oliveira, and Adi Estela Lazos-Ruiz, "Landscape Reading Methodology of Urban Forests: Interpreting Past and Current Socioecological Interactions in Rio de Janeiro,"

Segundo Sales et al.⁴⁷, o processo de produção de carvão consistia na abertura de uma área plana na encosta (com cerca de 45 m²), onde a carvoaria era instalada e cuja limpeza e aplainamento eram feitos com enxada. Posteriormente, era construído um cone de cerca de 6,0 m de base e 3,3 m de altura (figura 11 e 12), o que permitia ser preenchida com 16,3 m³ de lenha. Acredita-se que as árvores cortadas para produção de carvão estavam sempre a montante, de forma a facilitar o transporte destas, encosta abaixo.

Figura 11. Carvoaria em funcionamento.



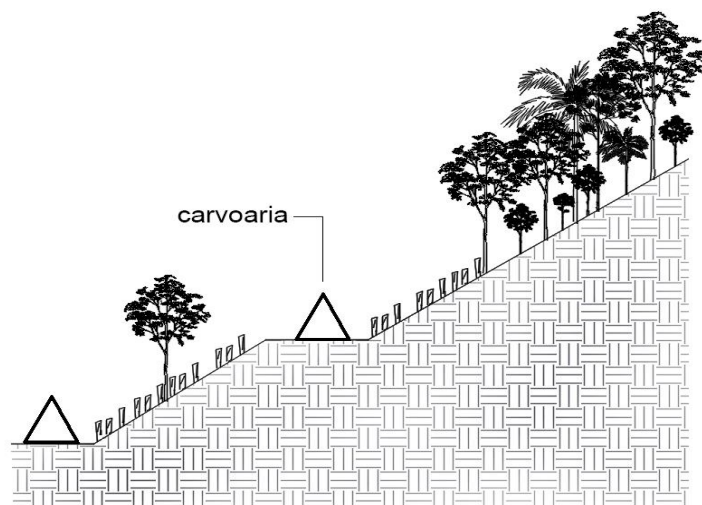
Fonte: CORRÊA (1933)⁴⁸.

Historia Ambiental Latinoamericana y Caribeña (HALAC): Revista de La Solcha 6, no. 1 (2016): 211–24, <https://doi.org/10.5935/2237-2717.20160011>; William Cronon, “The Trouble with Wilderness; or, Getting Back to the Wrong Nature,” in *Uncommon Ground: Rethinking the Human Place in Nature*, ed. William Cronon, 1st ed. (New York: W. W. Norton & Company, 1996), 69–90, <https://doi.org/10.1353/rah.2006.0032>.

⁴⁷ Sales et al., “Resultantes Ecológicas, Práticas Culturais e Provisão de Lenha Para a Fabricação de Carvão Nos Séculos XIX e XX No Rio de Janeiro.”

⁴⁸ Magalhães Corrêa, *O Sertão Carioca*, 167th ed. (Rio de Janeiro: Revista do Instituto Historico e Geographico Brasileiro, 1936).

Figura 12. Disposição da carvoaria no relevo.



Fonte: Elaborado pelos autores (2020).

É possível identificar os locais onde anteriormente funcionaram essas carvoarias ao se observar cortes artificiais nas encostas, formando platôs com o solo enegrecido (figura 13), onde ainda hoje são encontrados pequenos fragmentos de carvão. Dessa maneira, foram encontradas dez antigas carvoarias com essa configuração na Serra da Estrela. Todas as antigas carvoarias foram identificadas na floresta a montante da Real Fábrica de Pólvora da Estrela evidenciando que, em algum momento, parte dessa vegetação foi suprimida para a produção de carvão. Como aponta Gaspar⁴⁹, antes de ser transferida para a Serra da Estrela em 1826, a Real Fábrica de Pólvora já vinha tendo uma demanda por carvão vegetal na Lagoa Rodrigo de Freitas, a exemplo do grande número de antigas carvoarias encontradas na Serra da Carioca⁵⁰. A hipótese é de que a demanda por carvão tenha continuado após a transferência da fábrica para a Serra da Estrela e, com isso, novas carvoarias tenham sido criadas para atender a necessidade da fábrica, utilizando a vegetação local como fonte energética. No entanto, é arriscado sugerir que todo o carvão produzido tenha sido destinado à

⁴⁹ Claudia Braga Gaspar et al., *Solar Da Imperatriz*, ed. Alda Heizer (Rio de Janeiro: Jardim Botânico do Rio de Janeiro, 2011).

⁵⁰ Alexandro Solórzano, Gabriel Paes da Silva Sales, and Rafael Da Silva Nunes, "O Legado Humano Na Paisagem Do Parque Nacional Da Tijuca: Uso, Ocupação e Introdução de Espécies Exóticas," *Fronteiras: Journal of Social, Technological and Environmental Science* 7, no. 3 (2018): 43–57, <https://doi.org/https://doi.org/10.21664/2238-8869.2018v7i3.p43-57>.

Real Fábrica de Pólvora, tendo em vista que a produção de carvão possivelmente foi maior do que a demanda requerida pela fábrica. Além disso, com a presença da Estrada de Ferro Mauá, que chegara a Inhomirim em 1856, é possível supor que parte da produção de carvão se destinasse ao Rio de Janeiro, sendo transportado pela dita ferrovia.

Figura 13. Platô de antiga carvoaria na floresta a montante da Real Fábrica de Pólvora da Estrela.



Fonte: Foto dos autores (2018).

CONCLUSÃO

A paisagem da Serra da Estrela foi produzida através de uma intensa relação entre sociedade e a natureza ao longo do tempo. A sua transformação esteve profundamente ligada à necessidade de melhoria no escoamento do ouro, elemento fundamental da economia colonial. O aproveitamento e melhoramento do Caminho do Proença com o intuito de transposição da Serra da Estrela para uma melhor conexão entre as minas e o litoral do Rio de Janeiro e, por conseguinte, a Europa, coloca em tela a importância de considerarmos não apenas as agências humanas, mas também as agências não-humanas na construção da paisagem. Não havia como ignorar sua declividade e seus terrenos lamacentos. A serra, antes barreira dificultadora à

exploração econômica e à fluidez no território, é convertida em um caminho ou arco a articular pontos distintos, a conectar lugares, tornando-os mais próximos e não mais os afastando.

O uso intenso e sistemático deste caminho a partir da lógica mercantil converteu também aquele trecho da Serra em uma nova fronteira de ocupação. Atestam essa nova dinâmica as doações de sesmarias e a própria Fazenda Mandioca mas também os vestígios encontrados nos trabalhos de campo exploratórios. Tais vestígios, indícios de diferentes usos, como o aproveitamento da lenha para produção de carvão, participam ainda hoje na dinâmica da paisagem, associando agências humanas e agências não-humanas.

É fundamental lembrar que antes de serem usados com fins comerciais, os caminhos mencionados já eram utilizados há séculos pelos nativos que lá viviam, sendo inapropriada a narrativa das regiões abordadas como terras vazias e intocadas⁵¹. É inegável que a abertura do Caminho do Ouro influenciou diretamente na configuração socioespacial da Serra da Estrela, assim como da cidade do Rio de Janeiro e Petrópolis, sendo um marco histórico para o período de grandes transformações que se sucederam. Ao longo dos anos, atraiu visitantes ilustres como os imperadores D. Pedro I e D. Pedro II, viajantes naturalistas importantes como Martius, Spix e Langsdorff, além do conhecido “empresário do Império” Barão de Mauá. Assim, podemos dizer que a Serra da Estrela foi uma das localidades mais importantes do século XVIII, sendo palco de um dos mais valiosos capítulos da história do Brasil. Desta forma, uma vez transposta as dificuldades impostas pelo terreno, com a imponente física da Serra do Mar com a abertura do Caminho do Proença, o que era antes uma barreira física passa a ser permeado por diferentes atores e usos até o século XX

Interpretando a paisagem da Serra da Estrela como um documento histórico, foi possível extrair dela um conhecimento mais aprofundado referente à relação dos diversos atores que atuaram no local. Assim, verificou-se que a partir dessa dialética relação entre sociedade e natureza foram geradas diferentes marcas na paisagem, algumas delas escondidas dentro das florestas, como no caso das carvoarias. A partir

⁵¹ Oliveira, “Mata Atlântica, Paleoterritórios e História Ambiental”; Straforini, “Estradas Reais No Século XVIII: A Importância de Um Complexo Sistema de Circulação Na Produção Territorial Brasileiro.”

do “jogo de escalas” entre os conceitos de paisagem e paleoterritório, foi possível entender o significado desses legados na paisagem da Serra da Estrela. Como exemplo dessa relação conceitual, foi observado que a produção de carvão no interior da floresta acabou deixando vestígios em formas de antigas carvoarias, que são indícios de paleoterritórios e que acabaram modificando a paisagem quando observadas em uma escala maior. Dessa forma, antigas carvoarias encontradas evidenciaram o uso da floresta como fonte energética em algum momento da história, sendo marcas residuais na paisagem. Da mesma maneira, as ruínas das casas da Fazenda Mandioca atestam a passagem de uma importante figura histórica como o Barão de Langsdorff, evidenciando a logística da infraestrutura da época.

Por fim, hoje essa paisagem que esconde sob a sua densa cobertura florestal estas distintas marcas (caminhos, carvoarias, ruínas) é cenário de novas interações socioecológicas. A floresta que abriga estes vestígios é hoje palco de disputas e conflitos territoriais de diferentes atores que resignificaram e reutilizam os paleoterritórios dentro do espaço gerido pela Refúgio da Vida Silvestre da Serra da Estrela. As marcas do passado se reconfiguram no presente e levam a novos arranjos socioespaciais que suscitam a demanda por futuras investigações. E a Geografia Histórica é um campo que pode oferecer subsídios para a tomada de decisão e ordenamento territorial.

AGRADECIMENTOS

Agradecemos ao Prof. Rogério Oliveira, Eduardo Antunes e Yago Dinali pelas contribuições no desenvolvimento da pesquisa e aos pareceristas do artigo que muito auxiliaram na produção deste texto.

REFERÊNCIAS

- AUF Der Serra Della Estrela [Na Serra Da Estrela]. In: ENCICLOPÉDIA, Itaú Cultural de Arte e Cultura Brasileiras. São Paulo: Itaú Cultural, 2021. Disponível em: <<http://enciclopedia.itaucultural.org.br/obra59969/auf-der-serra-della-estrella>>. Acesso em: 25 de Mar. 2021. Verbete da Enciclopédia. ISBN: 978-85-7979-060-7.
- Baker, Alan R. H. *Geography and History: Bridging the Divide*. Edited by Alan R. H. Baker. *Geography and History: Bridging the Divide*. Cambridge: Cambridge University Press, 2003. <https://doi.org/10.1017/cbo9780511615818.004>.
- Balée, William. "The Research Program of Historical Ecology." *Annual Review of Anthropology* 35 (2006): 75-98. <https://doi.org/10.1146/annurev.anthro.35.081705.123231>.
- Caldeira, Jorge. *Mauá: Empresário Do Império*. 11th ed. São Paulo: Editora Schwarcz, 1995.
- Carneiro, Patrício Aureliano Silva. "Questões Teóricas e Metodológicas Da Geografia Histórica." *Terra Brasilis*, no. 10 (2018). <https://doi.org/10.4000/terrabrasilis.3166>.
- Corrêa, Magalhães. *O Sertão Carioca*. 167th ed. Rio de Janeiro: Revista do Instituto Historico e Geographico Brasileiro, 1936.
- Cronon, William. "The Trouble with Wilderness; or, Getting Back to the Wrong Nature." In *Uncommon Ground: Rethinking the Human Place in Nature*, edited by William Cronon, 1st ed., 69-90. New York: W. W. Norton & Company, 1996. <https://doi.org/10.1353/rah.2006.0032>.
- Crumley, Carole L. "Historical Ecology: A Multidimensional Ecological Orientation." In *Historical Ecology: Cultural Knowledge and Changing Landscapes*, edited by Carole L. Crumley, 1-16. Santa Fe, New Mexico: School of American Research Press, 1994.
- Erthal, Rui. "Geografia Histórica - Considerações." *GEOgraphia* 5, no. 9 (2003): 29-39. <https://doi.org/https://doi.org/10.22409/GEOgraphia2003.v5i9.a13442>.
- Ferrari, Maristela. "As Noções de Fronteira Em Geografia." *Revista Perspectiva Geográfica* 9, no. 10 (2014). <http://saber.unioeste.br/index.php/pgeografica/article/viewFile/10161/7550>.
- Gaspar, Claudia Braga, Begonha Bediaga, Dalila Tiago N. F. de Mendonça, Carlos Alberto B. Zenicola, José Maria Assumpção, Ana Rosa de Oliveira, Marcus Nadruz Coelho, and Claudio Nicoletti de Fraga. *Solar Da Imperatriz*. Edited by Alda Heizer. Rio de Janeiro: Jardim Botânico do Rio de Janeiro, 2011.
- Gerson, Brasil. *O Ouro, o Café e o Rio*. Rio de Janeiro: Livraria Brasileira Editôra, 1970.

Governo do Rio de Janeiro. Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro (2018).

ICMBio, Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade -. “Estudo de Viabilidade - UC Serra Da Estrela.” Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - ICMBio, 2015.

INEPAC, Instituto Estadual do Patrimônio Cultural -. “Inventário de Identificação de Bens Imóveis.” Rio de Janeiro, 2003.

IPCCA, Instituto de Promoção da Cidadania Cultural e Ambiental de Magé. “Mirindiba: Magé e Suas Histórias,” 2018. <http://mirindiba-ipcca.blogspot.com.br/>.

Lamego, Alberto Ribeiro. *O Homem e a Serra*. 2nd ed. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, 1963.

Machado, Ana Brasil. “Os Ecolimites Como Dispositivos Para a a Gestão Das Descontinuidades Internas Da Cidade Do Rio de Janeiro.” Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2013. <https://doi.org/10.11113/jt.v56.60>.

Martius, Carl Friedrich Philipp von. *A Viagem de von Martius: Flora Brasiliensis - Vol. 1*. Edited by Cristina Ferrão and João Paulo Monteiro Soares. Rio de Janeiro: Editora Index, 1996.

Oliveira, Rogério Ribeiro de. *As Marcas Do Homem Na Floresta: História Ambiental de Um Trecho Urbano de Mata Atlântica*. Edited by Rogério Ribeiro de Oliveira. *Journal of Visual Languages & Computing*. Rio de Janeiro: Editora PUC-Rio, 2010.

Oliveira, Rogério Ribeiro de. “Mata Atlântica, Paleoterritórios e História Ambiental.” *Ambiente e Sociedade* 10, no. 2 (2007): 11–23. <https://doi.org/https://doi.org/10.1590/S1414-753X2007000200002>.

Oliveira, Rogério Ribeiro de, and Joana Stingel Fraga. “Integrando Processos Sociais e Ecológicos: O Metabolismo Social de Três Sistemas Produtivos Históricos Do Estado Do Rio de Janeiro.” In *Anais Do XXVI Simpósio Nacional de História - ANPUH*, 1–17. São Paulo: Associação Nacional de História, 2011.

Oliveira, Rogério Ribeiro de, and Alexandro Solórzano. “Três Hipóteses Ligadas à Dimensão Humana Da Biodiversidade Da Mata Atlântica.” *Fronteiras: Journal of Social, Technological and Environmental Science* 3, no. 2 (2014): 80–95. <https://doi.org/10.21664/2238-8869.2014v3i2.p80-95>.

Olson, S. Douglas. “Firewood and Charcoal in Classical Athens.” *Hesperia* 60, no. 3 (1991): 411–20. <https://www.ascsa.edu.gr/uploads/media/hesperia/148074.pdf>.

Peres, Guilherme. *Tropeiros e Viajantes Na Baixada Fluminense*. Rio de Janeiro: Shaovan Gráfica, 2000.

RANCHO Auf Dem Wege Nach Mandioca [Rancho No Caminho Da Fazenda Da Mandioca]. In: *ENCICLOPÉDIA Itaú Cultural de Arte e Cultura Brasileiras*. São Paulo:

Itaú Cultural, 2021. Disponível em: <<http://enciclopedia.itaucultural.org.br/obra60909/rancho-auf-dem-wege-nach-mandioca-rancho-no-caminho-da-fazenda-da-mandioca>>. Acesso em: 25 de Mar. 2021. Verbete da Enciclopédia. ISBN: 978-85-7979-060-7

Reitel, Bernard. “Frontière.” Hypergeo, 2004. <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article16>.

Rodriguez, Helio Suêvo. *A Formação Das Estradas de Ferro No Rio de Janeiro: O Resgate Da Sua Memória*. Rio de Janeiro: Open Plus Gráfica e Editora, 2004.

Rugendas, Johann Moritz. *Viagem Pitoresca Através Do Brasil*. Edited by Rubens Borba de Moraes. 2nd ed. São Paulo: Livraria Martins, 1940.

Sales, Gabriel Paes da Silva, Alexandro Solórzano, Rúbia Graciele Patzlaff, and Rogério Ribeiro de Oliveira. “Resultantes Ecológicas, Práticas Culturais e Provisão de Lenha Para a Fabricação de Carvão Nos Séculos XIX e XX No Rio de Janeiro.” *Pesquisas Botânicas* 65 (2014): 389–402. <http://www.anchietano.unisinos.br/publicacoes/botanica/botanica65/BOTANICA65.pdf>.

Santos, Márcio. *Estradas Reais: Introdução Ao Estudo Dos Caminhos Do Ouro e Do Diamante No Brasil*. Belo Horizonte: Editora Estrada Real, 2001.

Sauer, Carl. “Introduccion a La Geografia Historica.” *Memoria Presidencial Presentada Ante La Asociación de Geógrafos Americanos*. Baton Rouge, 1940.

Silva, Maria Beatriz Leal da. “Langsdorff Em Inhomirim.” *Pilares Da História* 3, no. 5 (2005): 53–54. http://lurdinha.org/pilaresdahistoria/05_revista_pilares_da_historia.pdf.

Solorzano, Alexandro, Rogério Ribeiro de Oliveira, and Adi Estela Lazos-Ruiz. “Landscape Reading Methodology of Urban Forests: Interpreting Past and Current Socioecological Interactions in Rio de Janeiro.” *Historia Ambiental Latinoamericana y Caribeña (HALAC): Revista de La Solcha* 6, no. 1 (2016): 211–24. <https://doi.org/10.5935/2237-2717.20160011>.

Solórzano, Alexandro, Gabriel Paes da Silva Sales, and Rafael Da Silva Nunes. “O Legado Humano Na Paisagem Do Parque Nacional Da Tijuca: Uso, Ocupação e Introdução de Espécies Exóticas.” *Fronteiras: Journal of Social, Technological and Environmental Science* 7, no. 3 (2018): 43–57. [https://doi.org/https://doi.org/10.21664/2238-8869.2018v7i3.p43-57](https://doi.org/10.21664/2238-8869.2018v7i3.p43-57).

Straforini, Rafael. “Estradas Reais No Século XVIII: A Importância de Um Complexo Sistema de Circulação Na Produção Territorial Brasileiro.” *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* 10, no. 218 (33) (2006). <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-218-33.htm>.

Vasconcelos, Diogo de. *História Antiga Das Minas Gerais*. 4th ed. Itatiaia: Belo Horizonte, 1974.

Worster, Donald. "Para Fazer História Ambiental" 4 (1991): 1–17.
<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/view/2324/1463>.

Historical Geography of the Caminho do Ouro in Serra da Estrela (RJ): barrier, frontier and permeability

ABSTRACT

The landscape comprising the mountain range of Serra da Estrela (RJ) is the result of the historical interaction between culture and nature, attesting to the great transformations that occurred since the opening of the Caminho do Ouro. Our goal in this investigation was to understand how the exploration of precious minerals in the interior of Brazil – which connected with the coast through a network of paths and roads with the transposition of physical barriers –, led to the transformation of the landscape. Thus, we investigate the landscape history marks etched on the Caminho do Ouro path, in Serra da Estrela, a specific section with a rich Historical Geography. We carried out a bibliographic survey based on the investigation of studies related to the area, together with exploratory fields work in order to inventory the human traces etched in the landscape (such as former charcoal production sites and ruins). It was evident that the increase in importance of Serra da Estrela is directly related to the attempt to improve the flow of gold. This attempt, in turn, became necessary due to the difficulties imposed by the physical frontier of the Serra do Mar orographic barrier. With that, Serra da Estrela became one of the most important locations of the 18th century, being the stage of one of the most valuable chapters in the history of Brazil. It is undeniable that the opening of the Caminho do Proença directly influenced the socio-spatial configuration of Serra da Estrela, as well as the city of Rio de Janeiro and Petrópolis, being a historic landmark for the period of great transformations that followed. As landmarks of this history, we observe the ruins of the houses of the Fazenda Mandioca of Barão de Langsdorff, as well as the ten found former charcoal productions sites that show the use of the forest as an energy source at some point in history. In this way, Serra da Estrela reflects the different economic, social and cultural aspects that took place from the opening of the Caminho do Ouro to the present.

Keywords: Golden Path. Landscape transformation. Paleoterritory. Society and nature interactions. Atlantic Rain Forest.

Recibido: 20/11/2020
Aprovado: 25/03/2021